DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale de la demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de réparation ou de construction de structures de protection de certains tronçons des routes 132 et de la Pointe-à-Fleurant sur le territoire des régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, et de la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports du Québec

Dossier 3216-02-037

Le 3 août 2011

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet :	Monsieur Yves Rochon
Supervision administrative :	Monsieur Gilles Brunet, chef de service
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire

SOMMAIRE

En décembre 2010, les grandes marées d'automne qui se sont produites dans le fleuve Saint-Laurent, le golfe Saint-Laurent et la Baie des Chaleurs ont été amplifiées en raison de fortes tempêtes. Ce phénomène a conduit à une augmentation importante du niveau d'eau qui, alliée à la présence de vagues de moyennes intensités, a eu pour effet d'éroder les berges et de causer des dommages majeurs à diverses structures de protection situées dans la zone côtière des régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Ces évènements ont d'ailleurs mené le gouvernement à adopter le décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010 afin de soustraire de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la réalisation, avant le 1er septembre 2011, des travaux de nature temporaire qui étaient requis pour réparer ou prévenir les dommages causés par ces tempêtes afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

Parallèlement à la réalisation des travaux autorisés par le décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010, le ministère des Transports du Québec a procédé à une investigation de son réseau routier dans les secteurs touchés. Il a constaté que des travaux de nature permanente, étaient requis afin de réparer ou construire des structures de protection sur certains tronçons de la route 132 qui bordent le fleuve et le golfe du Saint-Laurent sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-du-Portage, la municipalité de Sainte-Luce, la paroisse de Sainte-Flavie, la municipalité de La Martre, le village de Marsoui et la ville de Gaspé. Il a également constaté que des travaux majeurs étaient requis afin de reconstruire un enrochement qui protège un tronçon de la route de la Pointe-à-Fleurant qui borde la rivière Ristigouche, sur le territoire de la municipalité d'Escuminac. Étant donné le délai pour identifier les structures problématiques, déterminer la solution à mettre en place, concevoir les structures de protection et procéder à leur construction, ces travaux n'ont pu être réalisés dans le délai prescrit par la condition 2 du décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010, soit le 1er septembre 2011. Toutefois, la réalisation de ces travaux demeure urgente pour protéger les infrastructures routières contre les prochaines tempêtes automnales.

Compte tenu de l'érosion sévère des secteurs identifiés et la nécessité de maintenir fonctionnelles les infrastructures routières touchées, la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement apparaît justifiée.

Considérant que les travaux visent en grande partie à reconstruire des enrochements déjà existants avant la tempête, que des mesures seront prises pour conserver les habitats existants et qu'il est nécessaire de construire rapidement les structures de protection afin d'assurer l'intégrité des infrastructures routières et la sécurité des utilisateurs et des biens, les travaux sont jugés acceptables sur le plan environnemental. Toutefois, conformément à l'engagement de l'initiateur, des efforts seront nécessaires à l'étape de la conception finale des plans et devis de chacun des secteurs afin d'optimiser les interventions sur le plan environnemental dans le cadre des demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Dans cette optique, il est recommandé d'encadrer cet exercice d'optimisation en reprenant le texte de la condition 1 du décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010 qui porte sur les mêmes évènements.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail i

Sommaire iii

Liste des tableaux v

Liste des annexes v

Introduction 1

1. Le projet 1

1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée 1

1.2 Description des travaux à réaliser 2

2. Analyse de la demande 3

2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure 3

2.2 Analyse des solutions et ses impacts 4

Conclusion 5

Références 6

Annexes 7

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : DESCRIPTION SOMMAIRE DES TRAVAUX À RÉALISER 2

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 9

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de réparation ou de construction de structures de protection de certains tronçons des routes 132 et de la Pointe-à-Fleurant, réalisé sur le territoire des régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine par le ministère des Transports.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le présent projet est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe b de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 23), puisqu'il concerne des travaux de remblai dans un cours d'eau ou un plan d'eau visé par ledit règlement sur une distance cumulative de plus de 300 m. Alléguant l'urgence de réaliser son projet afin de prévenir et réparer des dommages causés par des tempêtes survenues en décembre 2010 dans la zone côtière du fleuve Saint-Laurent, du golfe Saint-Laurent et de la Baie des Chaleurs, l'initiateur a déposé une demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (MTQ, 2011). Cet article mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire un projet de ladite procédure, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée. Lorsque le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent de l'intervention, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée

En décembre 2010, les grandes marées d'automne qui se sont produites dans le fleuve Saint-Laurent, le golfe Saint-Laurent et la Baie des Chaleurs ont été amplifiées en raison de fortes tempêtes. Ce phénomène a conduit à une augmentation importante du niveau d'eau qui, alliée à la présence de vagues de moyennes intensités, a eu pour effet d'éroder les berges et de causer des dommages majeurs à diverses structures de protection situées dans la zone côtière des régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Ces évènements ont d'ailleurs mené le gouvernement à adopter le décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010 afin de soustraire de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la réalisation, avant le 1er septembre 2011, des travaux de nature temporaire qui étaient requis pour réparer ou prévenir les dommages causés par ces tempêtes afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

1.2 Description des travaux à réaliser

Au cours de l'hiver et du printemps 2011, le ministère des Transports du Québec a procédé à une investigation détaillée afin de vérifier l'état de son réseau routier dans les régions touchées. Suite à cette investigation, le ministère a constaté que dans certains secteurs les structures de protection étaient fortement endommagées ou entièrement disparues, laissant l'infrastructure routière sans protection adéquate contre l'érosion causée par les vagues. Il a également constaté que dans d'autres secteurs, la berge naturelle avait été érodée à un point tel que la marge de recul entre l'infrastructure routière et le talus en érosion avait entièrement disparue, laissant cette infrastructure routière sans protection contre l'érosion.

Pour l'ensemble de ces secteurs, le ministère conclut que des travaux sont requis afin de réparer ou construire des structures de protection. Étant donné le délai pour identifier les structures problématiques, déterminer la solution à mettre en place, concevoir les structures de protection et procéder à leur construction, ces travaux n'ont pu être réalisés dans le délai prescrit par la condition 2 du décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010, soit le 1er septembre 2011. Toutefois, l'initiateur maintient que la réalisation de ces travaux demeure urgente pour protéger les infrastructures routières contre les prochaines tempêtes automnales.

Le tableau suivant résume les travaux requis. La majorité des travaux consiste à reconstruire des enrochements qui ont été fortement endommagés ou entièrement détruits par les tempêtes de décembre 2010. En ce qui concerne les secteurs peu artificialisés, l'initiateur s'est engagé à mettre en place une solution mixte comprenant un enrochement et une recharge de la plage afin de conserver l'aspect naturel du site et améliorer les habitats floristiques et fauniques.

TABLEAU 1 : DESCRIPTION SOMMAIRE DES TRAVAUX À RÉALISER

Localisation (municipalité)	Cours ou plan d'eau touché	Problématique	Solution envisagée
Notre-Dame-du-Portage	Fleuve Saint-Laurent	Érosion active sur plus de 350 m menace la route 132.	Solution mixte d'enrochement et de recharge de la plage.
Sainte-Luce et Sainte-Flavie	Fleuve Saint-Laurent	Érosion active sur plusieurs sections de la route 132 pour totaliser une distance cumulative de 1 352 m.	Réparation d'enrochements déficients dans les secteurs déjà protégés et utilisation de techniques mixtes d'enrochement et recharge de plage lorsque la rive érodée n'est pas trop artificialisée.
La Martre	Golfe Saint-Laurent	Destruction partielle de plusieurs sections du mur soutenant et protégeant la route 132 sur une distance totalisant environ 600 m.	Réparation du mur.

Marsoui	Golfe Saint-Laurent	Enrochement protégeant la route 132 fortement endommagé sur une distance d'environ 4 100 m. Dans certains secteurs jugés critiques, l'enrochement est si endommagé que les pierres fracturées sont projetées sur la chaussée par la force des vagues.	Mise en place d'enrochements temporaires dans les secteurs critiques et reconstruction complète de l'enrochement.
Escuminac	Rivière Ristigouche	Enrochement protégeant la route de la Pointe-à-Fleurant presque entièrement détruit sur une distance d'environ 600 m.	Reconstruction de l'enrochement.
Gaspé	Golfe Saint-Laurent (Baie de Gaspé/ rivière Dartmouth)	Enrochement protégeant la route 132 presque entièrement détruit sur une distance d'environ 1 000 m dans le secteur du barachois qui sépare la Baie de Gaspé de la rivière Dartmouth.	Reconstruction de l'enrochement.

2. ANALYSE DE LA DEMANDE

2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure

Les tempêtes de décembre 2010 sont déjà reconnues comme étant une catastrophe naturelle majeure au sens de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement, car le gouvernement a déjà adopté le décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010, afin de soustraire de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la réalisation avant le 1er septembre 2011, des travaux de nature temporaire qui découlent de cette catastrophe et qui ont été requis pour réparer ou prévenir les dommages causés par ces tempêtes afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

L'investigation effectuée par l'initiateur, au cours de l'hiver et le printemps 2011, révèle des tronçons de route dont les berges et les structures de protection ont effectivement subi une érosion sévère et présentent maintenant des déficiences qui nécessitent une intervention immédiate. De plus, ces tronçons sont situés sur des infrastructures routières d'importance régionale. En effet, la route 132 constitue le principal lien routier entre les différentes localités du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie et assure le transport des personnes et des marchandises. La route de la Pointe-à-Fleurant quant à elle, dessert le parc national de Miguasha qui s'avère être un équipement touristique de première importance sur le plan régional.

Considérant l'érosion sévère des secteurs identifiés et la nécessité de maintenir fonctionnelles les infrastructures routières touchées, la demande de soustraction est justifiée.

2.2 Analyse des solutions et ses impacts

Étant donné l'urgence de la situation, l'initiateur n'a pu réaliser une analyse exhaustive des impacts et déterminer les mesures d'atténuation sur chacun des sites. Toutefois, il s'est engagé à déposer ces informations lors de sa demande d'analyse de certificat d'autorisation.

Les informations fournies dans la demande permettent de constater les points suivants :

- Le déplacement de la route vers l'intérieur des terres ne s'avère pas envisageable dû à des contraintes d'espace et de coût;
- Plusieurs travaux visent à reconstruire des enrochements existants et sont donc peu problématiques sur le plan environnemental;
- Des efforts seront déployés pour conserver les habitats dans certains secteurs qui présentent des potentiels d'habitats intéressants, notamment la recharge en sable sur les plages ou les marais;
- La conception des enrochements sera optimisée en fonction de son impact sur les milieux adjacents. L'initiateur consultera les différents ministères lors de la conception des plans et devis afin de décider de la meilleure alternative dépendamment du milieu adjacent. Ainsi, les enrochements seront reculés au maximum vers la route afin de minimiser leur empiètement dans le milieu aquatique ou au contraire, leur pente sera adoucie afin de minimiser l'effet de ressac sur la plage et ainsi limiter leur érosion;
- Les impacts des travaux seront atténués par l'application des clauses normatives en environnement couramment utilisées par le MTQ. Ces mesures visent notamment à minimiser l'apport de sédiments dans le milieu;
- La réalisation des travaux prend en compte les périodes de restriction pour la protection du capelan et de l'éperlan arc-en-ciel.

Considérant ces éléments et le contexte d'urgence des travaux, ces derniers sont jugés acceptables sur le plan environnemental. Toutefois, conformément à l'engagement de l'initiateur, des efforts seront nécessaires à l'étape de la conception finale des plans et devis de chacun des secteurs afin d'optimiser les interventions sur le plan environnemental et ainsi déterminer les mesures d'atténuation et de compensation, le cas échéant. Dans cette optique il est recommandé d'encadrer cet exercice d'optimisation en reprenant le texte de la condition 1 du décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010. Cette condition s'énonce maintenant comme suit :

PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX

La conception des travaux à réaliser en lien avec le présent certificat d'autorisation doit respecter, sans s'y restreindre, les principes environnementaux suivants :

- *le creusage et le remblayage en milieu aquatique ne peuvent être réalisés qu'en cas d'absolue nécessité et doivent être réduits autant que possible, en termes de volume et de superficie, le cas échéant;*

- *l'effet sur l'érosion des secteurs adjacents aux sites de travaux, sur le régime sédimentologique, sur l'équilibre sédimentaire des plages en bas de talus et sur les zones de dépôt doit être minimisé;*
- *la destruction d'habitats floristique ou faunique en milieux hydrique, riverain ou humide doit d'abord être évitée, sinon minimisée ou, en dernier recours, compensée;*
- *les impacts sur l'utilisation actuelle et prévue de la zone côtière ou riveraine doivent être minimisés;*
- *les effets sur l'environnement visuel doivent être minimisés;*
- *les mesures visant à réduire l'intensité des impacts négatifs et les nuisances associés aux travaux doivent être intégrées au projet. (Décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010).*

CONCLUSION

Les tempêtes de décembre 2010 sont déjà reconnues comme étant une catastrophe naturelle majeure au sens de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement, car le gouvernement a déjà adopté le décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010, afin de soustraire de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la réalisation avant le 1er septembre 2011, des travaux de nature temporaire qui découlent de cette catastrophe et qui sont requis pour réparer ou prévenir les dommages causés par ces tempêtes afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

Compte tenu de l'érosion sévère des secteurs identifiés et la nécessité de maintenir fonctionnelles les infrastructures routières touchées, la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement apparaît justifiée.

Considérant que les travaux visent en grande partie à reconstruire des enrochements déjà existants avant la tempête, que des mesures seront prises pour conserver les habitats existants et qu'il est nécessaire de construire rapidement les structures de protection afin d'assurer l'intégrité des infrastructures routières et la sécurité des utilisateurs et des biens, les travaux sont jugés acceptables sur le plan environnemental. Toutefois, conformément à l'engagement de l'initiateur, des efforts seront nécessaires à l'étape de la conception finale des plans et devis de chacun des secteurs afin d'optimiser les interventions sur le plan environnemental dans le cadre des demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Dans cette optique il est recommandé d'encadrer cet exercice d'optimisation en reprenant le texte de la condition 1 du décret numéro 1117-2010 du 15 décembre 2010 qui porte sur les mêmes évènements.

Yves Rochon
Coordonnateur des projets d'aménagement de cours d'eau et de plans d'eau
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MTQ, 2011. Lettre de M. Victor Bérubé ing., du ministère des Transports du Québec à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, datée 19 juillet 2011, concernant une demande de décret d'urgence pour des travaux de réparation ou de reconstruction de structures de protection endommagées à la suite des tempêtes en décembre 2010 dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, 1 page, 1 annexe;

- MTQ, 2011b. Courriel de M. Jonathan St-Laurent, du ministère des Transports du Québec à M. Yves Rochon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 28 juillet 2011 à 13 h 23, concernant les mesures d'atténuation des impacts découlant des travaux, 2 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2010-07-21	Réception de la demande.
Différé à l'analyse des demandes de certificat d'autorisation	Visite du terrain.
Différé à l'analyse des demandes de certificat d'autorisation	Consultation intra et interministérielle sur la justification et la nature des travaux.